

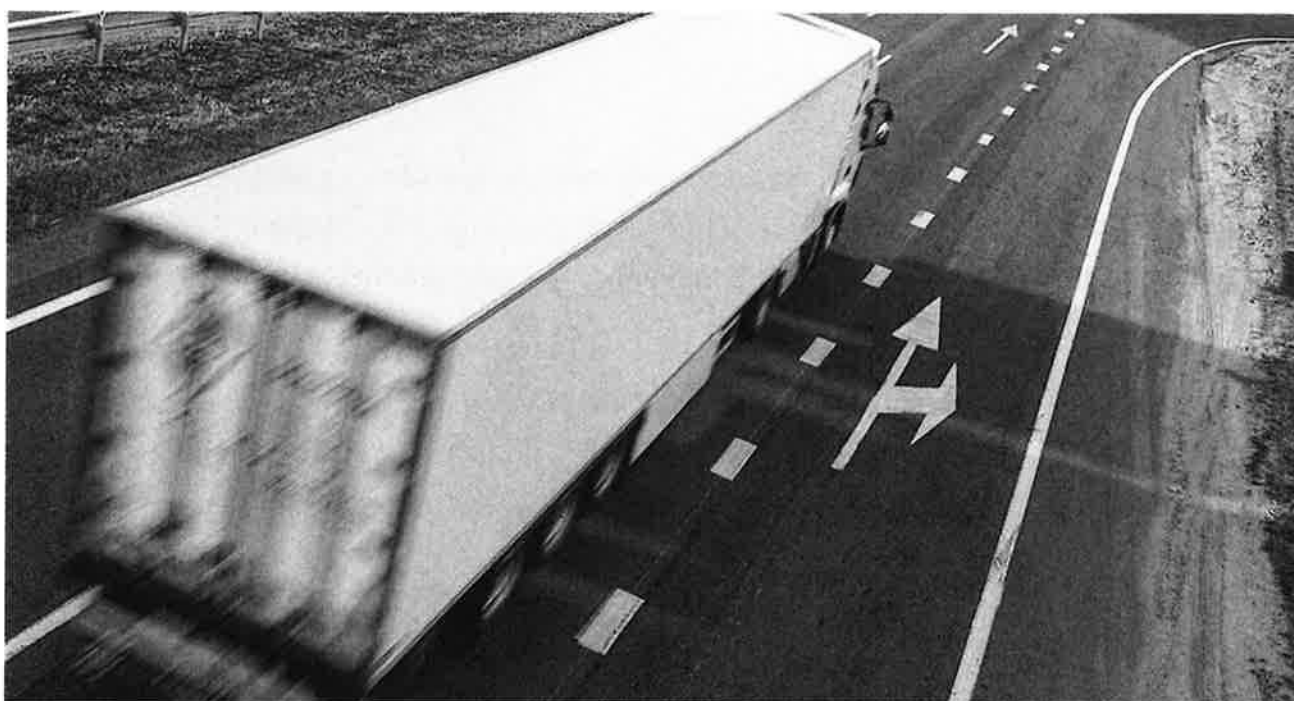
[ACCUEIL \(/\)](#)

[INDUSTRIE - SERVICES \(HTTPS://WWW.LESECHOS.FR/INDUSTRIE-SERVICES/INDEX.PHP\)](https://www.lesechos.fr/industrie-services/index.php)

TOURISME - TRANSPORT

# La pénurie de chauffeurs s'amplifie dans le transport routier

[LIONEL STEINMANN \(HTTPS://WWW.LESECHOS.FR/JOURNALISTES/INDEX.PHP?ID=9980\)](https://www.lesechos.fr/journalistes/index.php?id=9980) | Le 23/10 à 17:58 | Mis à jour à 18:44



Le manque d'attractivité du métier n'est pas une nouveauté, mais il a longtemps été masqué par l'apathie de la conjoncture. - Shutterstock

## **Le secteur paie son déficit d'attractivité et ne peut pas suivre la hausse de l'activité faute de recrutements.**

Déjà sensible depuis plusieurs mois, la pénurie de chauffeurs s'aggrave dans le transport routier et menace de se répercuter sur l'activité et les prix. Plusieurs fédérations patronales, dont TLF et la FNTR, ont lancé une enquête auprès de leurs adhérents pour mesurer précisément les besoins par bassin d'emplois.

Les résultats précis ne seront connus que le mois prochain, mais la FNTR estime d'ores et déjà à minima que 20.000 postes, dont une majorité d'emplois de chauffeurs, sont à pourvoir, soit 5 % des emplois du secteur. « *Nous avons déjà connu des problèmes de recrutement, mais jamais de cette ampleur*, témoigne Yves Fargues, président de TLF. *Et cela concerne les conducteurs, mais aussi les profils de mécaniciens poids lourds ou d'exploitants.* »

## **Tensions sur les prix**

Conséquence, « *faute de pouvoir recruter, certaines entreprises sont obligées de refuser des marchés* », déplore Florence Berthelot, déléguée générale de la FNTR. Un phénomène confirmé dans la note de conjoncture que doit prochainement publier le cabinet spécialisé BP2R.

« *La difficulté des transporteurs à trouver des chauffeurs a d'ores et déjà un impact sur les prix dans les appels d'offres*, indique Alain Borri, directeur associé du cabinet. *Cette pénurie crée des tensions sur la chaîne logistique, avec des livraisons décalées ou des chargements qui ne se font pas.* »

## **Un problème longtemps masqué par la crise**

Le manque d'attractivité du métier n'est pas une nouveauté, mais il a longtemps été masqué par l'apathie de la conjoncture. « *Les entreprises avaient déjà senti des tensions dans le recrutement il y a dix ans* », se remémore Florence Berthelot. **Mais la crise de 2008 et les années de déprime économique qui ont suivi** (<https://www.lesechos.fr/20/01/2015/LesEchos/21859-069-ECH-un-secteur-toujours-fragile-malgre-un-leger-mieux.htm?texte=cabotage%20accentuer%20concurrence>) ont entraîné un gel des recrutements.

Lorsque l'activité est repartie il y a un an et demi, les transporteurs ont voulu renouer avec les embauches, mais se sont heurtés à un manque de candidats, malgré les millions d'inscrits à Pôle emploi. Les employeurs l'expliquent par les clichés persistants qui collent au métier. « *Lorsqu'ils décrochent leur permis B, les jeunes préfèrent devenir VTC plutôt que de poursuivre avec une formation dans la logistique* », regrette Florence Berthelot.

La perspective de ne pas pouvoir rentrer chez soi tous les soirs dissuade certains candidats à l'emploi. **Les syndicats, eux, pointent une convention collective qui a perdu de son attrait (<https://www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/030637601394-transport-routier-les-primas-des-chauffeurs-au-coeur-du-conflit-2118286.php>)**, plus de pression avec des responsabilités accrues, et une perte d'autonomie avec des camions désormais géolocalisés en permanence. « *Les nouvelles technologies facilitent aussi grandement le métier* », nuance Yves Fargues.

## **Durcissement des règles**

Par ailleurs, les chauffeurs venus d'autres pays d'Europe sont moins nombreux que par le passé à opérer en France. Ils sont plus occupés par leur propre marché, où les volumes sont, comme dans l'Hexagone, repartis à la hausse. Selon un professionnel, le durcissement des règles françaises en matière de cabotage (la possibilité de faire du transport national dans la foulée d'un trajet international) se fait également sentir, et limite les options pour les donneurs d'ordre.

Afin de remplir les centres de formation, plusieurs fédérations patronales ont lancé une campagne baptisée Tremplin, destinée à court terme à faciliter les recrutements, et à redresser l'attractivité du secteur à long terme. La moyenne d'âge des chauffeurs en activité dépasse les cinquante ans, et les départs à la retraite devraient se multiplier dans les années à venir. La relève doit donc se préparer dès maintenant.

Lionel Steinmann